

Prot. n. 2015/39

**VIII Commissione Permanente del Senato della Repubblica
Lavori pubblici, comunicazioni****Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)**

Audizione del 3 giugno 2015

Illustre Presidente, Illustri Senatori,

desidero innanzitutto porgerVi i saluti del Gruppo che rappresento, Deutsche Bahn - Arriva, a nome del quale Vi ringrazio per la preziosa opportunità che ci avete concesso nell'essere auditi nell'ambito dell'esame dello Schema di decreto legislativo per il recepimento della cd. Direttiva "Recast".

Presentazione di Gruppo

In principio, desidero brevemente esporre il profilo del Gruppo, per permettere una migliore comprensione del nostro grande impegno e interesse verso il mercato italiano del trasporto passeggeri.

Deutsche Bahn (DB - Ferrovie dello Stato Tedesche), è uno dei leader mondiali nel settore della mobilità e logistica con un totale di circa 300 mila dipendenti, €40 miliardi di fatturato, e operativo in 130 paesi. Il Gruppo trasporta ogni giorno oltre 10 milioni di passeggeri, gestisce, attraverso DB Netze, 64 mila chilometri di rete ferroviaria, e, attraverso DB Schenker, è il 6° *player* mondiale nel trasporto merci e nella logistica.

Nel 2010 DB ha acquisito il 100% delle azioni di Arriva Plc, società di diritto inglese focalizzata sul trasporto passeggeri multimodale, precedentemente quotata sulla Borsa di Londra con un azionariato estremamente diffuso. Arriva attualmente garantisce soluzioni di trasporto (con bus, ferrovia, tram, metropolitana, funicolare, taxi, traghetti) in 14 Paesi europei. Ogni anno trasporta 2,2 miliardi di passeggeri grazie ad una flotta di 20 mila bus, 700 treni e 200 tram o metro, impiegando 55 mila addetti e registrando €4,5 miliardi di ricavi.

In Italia Arriva è presente dal 2002 attraverso l'acquisizione di società locali e la creazione di *partnership* con aziende pubbliche. La holding Arriva Italia S.r.l. ha visto una crescita costante negli anni, tanto che oggi rappresenta il terzo gruppo a livello nazionale nel trasporto su gomma, dopo le aziende pubbliche di Roma e Milano, con una quota del mercato pari a circa il 5%, una produzione di circa 100 milioni di vetture-km annue, ripartita attraverso 10 società controllate o partecipate, con €340 milioni di ricavi nel 2014, 3.350 dipendenti, 2.300 bus, 6 tram e 2 navibus, con attività attualmente concentrate nel Nord del Paese.

Le società controllate al 100% sono:

- In Lombardia: SIA e SAIA (extraurbano di Brescia), SAB (extraurbano di Bergamo) e SAL (extraurbano di Lecco);
- In Piemonte: Sadem (extraurbano di Torino);

- In Liguria: RTL (extraurbano di Imperia).

Per quanto invece riguarda le società partecipate, con quote di minoranza o maggioranza, in partnership con Enti Locali, ma sotto gestione di Arriva:

- In Friuli – Venezia Giulia: SAF (urbano e extraurbano di Udine) e Trieste Trasporti (urbano di Trieste)
- In Lombardia: ASF (urbano e extraurbano di Como) e KM (urbano e extraurbano di Cremona).

Nel 2012 è stata fondata la società che ho l'onore di rappresentare, Arriva Italia Rail (AIR), controllata al 100% da Arriva Italia S.r.l.. AIR è un'impresa ferroviaria nata per cogliere le opportunità offerte dalla liberalizzazione del trasporto ferroviario e che si candida ad assumere un ruolo di rilievo nel mercato dei servizi passeggeri regionali e nazionali, forte dell'appoggio di un Gruppo molto consolidato.

È stato avviato fin da subito l'*iter* propedeutico all'ottenimento dei titoli abilitanti l'attività di trasporto ferroviario: in data 31 ottobre 2012 AIR ha ottenuto la Licenza Nazionale Passeggeri n.15/N, rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e a marzo 2014 ha richiesto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie il rilascio del Certificato di Sicurezza.

Il mercato del trasporto ferroviario passeggeri in Italia

Il settore del TPL ferroviario, di grande rilevanza per la collettività, sconta attualmente la mancanza di una reale competizione tra operatori che abbia permesso, come è invece avvenuto in altri Paesi europei, di migliorare progressivamente l'efficienza e la qualità del servizio. La forma concorrenziale voluta dalle istituzioni europee per rivitalizzare il settore, ossia la concorrenza per il mercato, ha avuto nel nostro Paese scarsa applicazione pratica, soprattutto nel trasporto ferroviario.

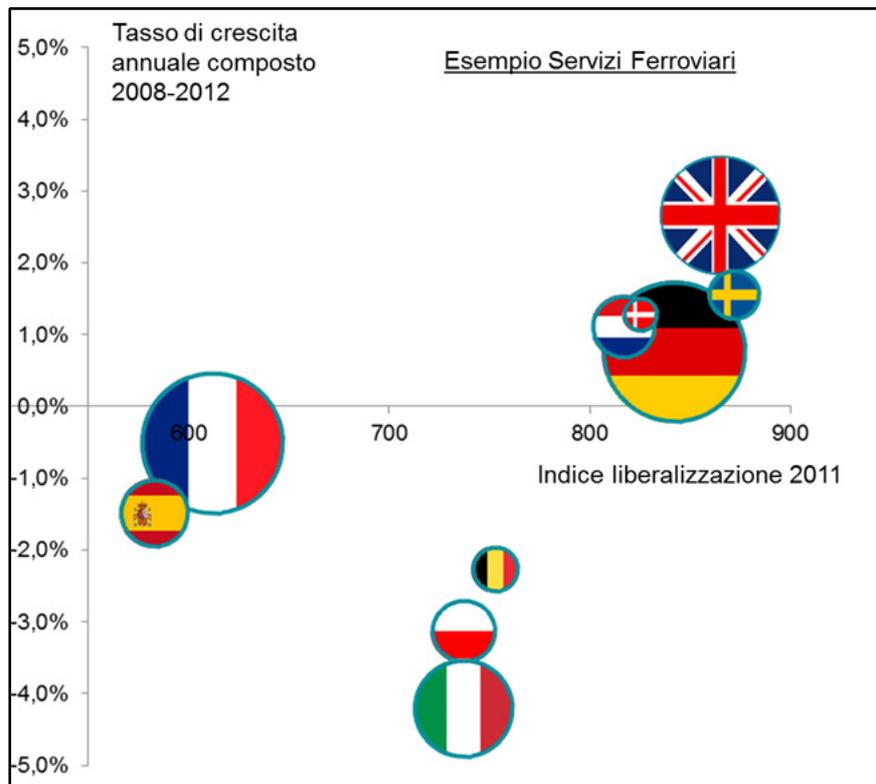
Ad oggi in Italia non sono purtroppo ancora state portate a compimento vere gare per l'affidamento del servizio ferroviario. Tra i pochi esempi di procedure di gara ci sono quelli della Lombardia nel 2004 per la linea S5 del passante di Milano, quello del Veneto nel 2008 e quello dell'Emilia – Romagna sempre nel 2008. In tutti questi casi, i soli a presentare offerte sono stati gli *incumbent* nazionali o locali (questi ultimi spesso di proprietà della committenza). Vale la pena sottolineare che una gara dovrebbe essere considerata efficace se almeno 4-5 operatori manifestino interesse e quantomeno 2-3 di loro presentino un'offerta.

È opportuno citare un altro esempio, purtroppo negativo. La Regione Piemonte, a fine 2009, aveva bandito una gara in tre lotti per l'affidamento di circa il 60% del servizio ferroviario di propria competenza, suscitando anche l'interesse di alcuni operatori stranieri, tra cui la stessa Arriva, ma purtroppo la procedura è stata revocata nel corso del 2010, a seguito del cambio del governo regionale.

Più recentemente, a fine 2013, la Regione Emilia – Romagna, ha bandito una nuova gara per l'affidamento, in un unico lotto, dell'intero servizio di trasporto ferroviario regionale. AIR ha presentato con successo la propria domanda di qualificazione (l'unica altra impresa oltre agli operatori attuali), ma dall'esame del Bando sono emerse una serie di criticità così rilevanti da non permetterci di formulare un'offerta, e di assumere la decisione di segnalare la portata discriminatoria e restrittiva della concorrenza alle competenti autorità di settore (Autorità di Regolazione dei Trasporti e Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato). La gara è sostanzialmente andata deserta, posto che l'unica offerta pervenuta, peraltro non conforme, è stata quella dei due operatori attuali.

Pertanto, le pochissime gare ferroviarie svolte finora non possono certamente essere considerate come reali tentativi di apertura al mercato, non essendo finora mai giunte alla fase finale, ossia l'aggiudicazione definitiva a seguito di una reale competizione tra diversi concorrenti.

È importante citare l'esempio dei paesi europei nei quali la liberalizzazione è ormai un fatto compiuto. L'incremento del numero di utenti del servizio ferroviario è inequivocabilmente correlato al livello di liberalizzazione, come evidenziato dal seguente grafico.



Fonte: elaborazione AIR su dati ERA (Safety Report 2014) e IBM (Rail Liberalisation Index 2011)
Nota: la dimensione delle bolle rappresenta il numero di passeggeri-km nel 2012

Il forte calo avvenuto in Italia, certamente in parte conseguente ai numerosi tagli che sono avvenuti durante il periodo, è tuttavia principalmente connesso all'ancora scarso livello di liberalizzazione dei servizi ferroviari.

In tutti i Paesi che hanno liberalizzato, Arriva riveste ormai da anni una rilevante posizione all'interno dei mercati domestici. La crescita del numero di passeggeri riscontrata in Regno Unito, Svezia, Germania, Danimarca e Olanda è sicuramente frutto anche dell'incremento di qualità che i vincitori dei bandi si sono impegnati a rispettare.

Un esempio particolarmente interessante per l'Italia è rappresentato da quanto successo in Germania, non potendo fare riferimento al Regno Unito poiché il modello ivi utilizzato è stato piuttosto radicale e difficilmente replicabile in questo Paese. Il processo di liberalizzazione ferroviaria in Germania è cominciato nel 1996, per libera scelta nazionale e prima ancora che lo chiedesse l'Europa. Negli ultimi 18 anni l'*incumbent* DB ha perso oltre il 30% del mercato. Tuttavia, l'effetto positivo della competizione ha portato un aumento di qualità tale da far crescere il mercato più del 30%, e quindi, paradossalmente, DB è cresciuta nonostante le numerose concessioni perse ed è sicuramente radicalmente migliorata rispetto ai suoi standard precedenti.

La via della liberalizzazione è sicuramente quella da imboccare per rivitalizzare un settore in crisi, a patto che la concorrenza per il mercato sia sviluppata in modo serio, attraverso principi e regole chiare per la definizione delle gare, quali possono essere (a titolo meramente esemplificativo), la chiara definizione delle specifiche e degli obblighi di servizio, l'identificazione di una rete che corrisponda alla logica del servizio minimo ma che lasci spazio alle capacità progettuali dei concorrenti, tempistiche adeguate sia per lo svolgimento della procedura che in termini di durata del contratto.

Molti di questi temi sono contenuti nel documento di regolazione per la redazione dei bandi e delle convenzioni per le gare che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti sta affinando in queste settimane (rif. delibera ART 26/2015 "Schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale

passaggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici”) nel quale riponiamo grande fiducia e aspettative.

Regole chiare e trasparenti non devono permeare solo i settori del trasporto ferroviario contraddistinti da oneri di servizi pubblico ma anche quelli ove si possono sviluppare forme di concorrenza nel mercato. L’esperienza italiana della concorrenza sui servizi ad alta velocità ha senz’altro dimostrato l’importanza e l’efficacia della competizione nel trasporto su ferro, seppur essa sia stata seriamente complicata dal contesto normativo e regolatorio poco trasparente e equo, almeno fino all’entrata in funzione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti e ai suoi primi provvedimenti.

Ci rallegriamo che durante gli ultimi mesi numerose Regioni abbiano dichiarato ufficialmente la propria intenzione di procedere a gara pubblica per la scelta dei futuri gestori del servizio ferroviario di propria competenza. A tali procedure guardiamo con particolare attenzione, consapevoli del fatto che il mercato del trasporto ferroviario regionale rappresenta una grande opportunità e che, come Arriva Italia, possiamo importare le *best practice* che quotidianamente caratterizzano l’attività ferroviaria delle nostre consociate estere.

Tutto questo necessita ovviamente di un contesto normativo e regolatorio stabile e ben definito, che favorisca l’ingresso di nuovi operatori, favorisca gli investimenti (anche stranieri) in Italia, e permetta un miglioramento della qualità del servizio anche in un momento di scarsità di risorse pubbliche come quello attuale.

Il recepimento della Direttiva Recast nell’ordinamento italiano

Riteniamo pertanto fondamentale sottoporre alla Vostra attenzione alcuni aspetti dello Schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2012/34/UE (d’ora in avanti, per brevità: “lo Schema”) che hanno impatto rilevante sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri italiano, proponendo in allegato talune possibili modifiche.

In primo luogo, lo Schema incorpora la cd. Licenza Nazionale Passeggeri, attualmente disciplinata dall’art. 58, Legge 23 luglio 2009, n. 99, e dal suo Decreto di attuazione, il n. 36, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 2 febbraio 2011, la quale legittima un’impresa ferroviaria a svolgere tutti i servizi passeggeri in ambito nazionale, compreso la parte nazionale dei servizi internazionali e quelli a committenza pubblica. Il possesso di tale Licenza non è tuttavia richiesto per le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri “*a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi*” (art. 59, comma 1, l. 99/2009).

La Licenza Nazionale era stata introdotta, in parallelo alla cd. Licenza Europea (quella prevista dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, in recepimento delle direttive 1995/18/CE e 2001/13/CE), per sostituire la precedente disciplina che consentiva alle imprese di origine estera lo svolgimento del trasporto passeggeri in ambito nazionale solo ed esclusivamente se in possesso di Licenza Europea accompagnata dal c.d. “titolo autorizzatorio” previsto dall’art. 131 della Legge 23 dicembre 2000, n. 388, a fronte del rispetto del principio di reciprocità. L’importanza di tale principio è totalmente condivisa dal nostro Gruppo, nonostante simili restrizioni non siano mai state applicate in Germania.

È importante sottolineare che la Licenza Nazionale è stata introdotta in un contesto non particolarmente favorevole alla liberalizzazione. Nel 2009 sono stati destinati €480 milioni, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, alla stipula dei contratti di servizio delle Regioni a Statuto Ordinario esclusivamente con Trenitalia (art. 25 del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito in Legge 28 gennaio 2009, n. 2), contratti per i quali la durata è stata stabilita in sei anni rinnovabili di altri sei (art. 7, comma 3-ter, Legge 9 aprile 2009, n. 33) e la cui stipula poteva avvenire grazie al ricorso all’affidamento diretto, reintrodotta dall’art. 61 della già citata L. 99/2009. Precedentemente, infatti, in Italia gli affidamenti erano possibili solo tramite gara.

La Licenza Nazionale è palesemente in spregio ai dettami dell’Unione Europea in tema di licenze ferroviarie. Infatti, mentre le Direttive 1995/18/CE e 2001/13/CE hanno chiarito che la Licenza ferroviaria “è valida in tutto il territorio della Comunità”, l’Italia ha introdotto una Licenza valida solamente in ambito

nazionale e, da quanto ci risulta, è l'unico Paese dell'Unione ad averlo fatto. Questa sola particolarità dovrebbe indurre a riflettere sulla conformità di tale disciplina.

La Licenza Nazionale rappresenta un inutile aggravio per un operatore che intenda effettuare servizio passeggeri in Italia e non trova giustificazione se non in strategie protezionistiche ormai anacronistiche. Sugeriamo quindi di sfruttare l'opportunità offerta dal riordino normativo in corso per eliminare questa incongruenza con la normativa europea, evitando di prostrarla ulteriormente, abrogando la Licenza Nazionale attraverso le seguenti azioni:

- Per le imprese in possesso della sola Licenza Nazionale, conversione in Licenza Europea e titolo autorizzatorio. Tale trasformazione è estremamente semplice in quanto tutti i requisiti di rilascio sono allineati.
- Per le imprese in possesso di Licenza Europea e titolo autorizzatorio precedentemente al 2011 che sono state costrette a richiedere anche la Licenza Nazionale, ripristino del regime precedente.

Inoltre, quando la Licenza Nazionale era stata introdotta, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva inserito una novità all'art. 5 comma 5 del D.M. del 2 febbraio 2011, riguardante la sospensione/revoca in caso di mancato avvio dell'attività entro sei mesi dal rilascio, con proroga di tale termine fino a un massimo di due anni, su richiesta dell'impresa, nei casi in cui la specificità dei servizi prestati richiedesse un termine più esteso per l'avvio.

Tutto ciò era conforme alla disciplina europea fatta eccezione per il termine massimo di due anni. Tale termine non trova giustificata motivazione in quanto le licenze dovrebbero essere vincolate al mantenimento dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria, capacità tecnica e copertura assicurativa (i quattro requisiti da soddisfare per il rilascio). Fintanto che tali requisiti permangono, anche con verifica periodica o straordinaria del Ministero (come giustamente previsto), non vediamo motivo per introdurre un'ulteriore restrizione temporale.

Ci preme inoltre sottolineare che, oltre a non essere conforme alle norme europee, tale termine temporale massimo può anche inibire il processo di liberalizzazione. La Licenza Nazionale (o, in alternativa, la Licenza Europea accompagnata da titolo autorizzatorio), è infatti oggi richiesta come prerequisito per la partecipazione a gare di affidamento. Tali processi, inclusi di preavviso GUUE, preparazione offerte da parte degli operatori, valutazione da parte dell'Ente Appaltante, affidamento provvisorio, gestione dei ricorsi (altamente probabili), affidamento definitivo, conferma ordine e produzione del materiale rotabile, e mobilitazione fino al subentro in esercizio, durano di norma nell'ordine di 4-5 anni. Un operatore si troverebbe quindi nella condizione di perdere la Licenza, richiesta per essere conforme ai requisiti di gara, durante il processo della gara stessa. Le imprese interessate che invece hanno già un'attività avviata non avrebbero questo vincolo, e questo di per sé rappresenta un fattore discriminante.

Nello Schema, tale disciplina di estensione massima di due anni, oltre ad essere riproposta per la Licenza Nazionale è stata anche estesa a quella Europea. La relazione tecnica allegata allo Schema giustifica l'introduzione con *"Infatti, giacché l'accesso all'infrastruttura è condizionato al preventivo possesso di entrambe le "autorizzazioni", il possesso della sola licenza - ove non ci sia evidenza di adeguate motivazioni per la mancanza del certificato di sicurezza- oltre il termine dei due anni, si giustifica spesso solo ai fini di una extra valorizzazione dell'impresa."* Sembra che la motivazione sia quindi di regolare la possibilità che imprese richiedano la Licenza per aumentare la valorizzazione dell'impresa. Premettendo che la regolazione della capitalizzazione finanziaria non dovrebbe essere competenza del MIT, eventuali casi di vendita di società con Licenza sono comunque controllabili attraverso la clausola sulla configurazione giuridica riportata all'art. 9 comma 11 dello Schema (precedentemente all'art. 9 comma 7 del d.lgs. 188/2003 e all'art. 5 comma 8 del DM n.36/2011), e quindi non si concorda con tale giustificazione, e si suggerisce che tale termine massimo di estensione di due anni sia rimosso.

Lo Schema prevede anche alcune novità in merito alla procedura di valutazione della compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, aspetto molto delicato per la pianificazione dei servizi cd. "a mercato" (rif. art. 12, in particolare sul procedimento di valutazione per i servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale ai commi 5, 6 e 7).

Attualmente la materia è disciplinata dall'art. 59, L. 99/2009 (destinato ad essere abrogato con il recepimento della Direttiva Recast), che contiene una deroga, saggiamente introdotta dal legislatore italiano alla luce della prassi, all'attivazione della procedura: *"si prescinde dalla valutazione di cui ai commi precedenti e dalle limitazioni conseguenti qualora il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore ai 100 Km e i livelli medi tariffari applicati risultino di almeno il 20% superiori a quelli dei servizi a committenza pubblica"* (Art. 59, comma 4-ter, L. 99/2009, inserito dall'articolo 24, comma 3, lettera b) del Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98).

Tale deroga sparisce completamente dallo Schema, senza che sia data motivazione alcuna per tale eliminazione. Sugeriamo pertanto di reintrodurla nel recepimento della Direttiva *Recast*.

La valutazione della compromissione dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, oggi a cura dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla base d'informazioni fornite da tutti gli interessati, è una procedura di estrema importanza per verificare l'interferenza sui presupposti di sostenibilità economica che hanno portato cliente e fornitore a sottoscrivere un contratto a determinate condizioni.

Lo Schema prevede che la procedura sia attivata *"su richiesta"*:

- a) *Delle autorità competenti che hanno concluso un contratto di servizio pubblico che copre una stazione di partenza e una di destinazione del nuovo servizio proposto;*
- b) *Di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso;*
- c) *Del gestore dell'infrastruttura nell'area geografica coperta dal nuovo servizio proposto di trasporto internazionale di passeggeri;*
- d) *Di qualsiasi impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico aggiudicato dall'autorità di cui alla lettera a)."*

Tale meccanismo di attivazione, sostanzialmente invariato rispetto alla normativa vigente (nazionale e europea) ha il limite di non poter essere applicabile in modo uniforme a tutti i servizi a mercato: quelli nuovi che sono introdotti o quelli esistenti che subiscono variazioni significative.

A mero titolo esemplificativo, se oggi una nuova impresa volesse introdurre nuovi servizi sulla direttrice Milano – Venezia, il gestore infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana chiederebbe l'attivazione della valutazione. Tuttavia, da quello che ci risulta, RFI non ha mai richiesto che tale valutazione fosse attivata per i numerosi servizi Frecciabianca (prodotti dalla consociata Trenitalia, a mercato) che coprono la medesima relazione.

A nostro avviso, dovrebbe essere introdotto un sistema di attivazione più equo e trasparente, quale:

1. Le imprese ferroviarie sono tenute obbligatoriamente a comunicare a ART i propri progetti di attivazione di nuovi servizi o di variazione significativa di quelli esistenti, prima della richiesta tracce ai gestori infrastruttura;
2. ART effettua una prima valutazione per verificare se esistono i presupposti per attivare il processo, richiedendo eventuali informazioni aggiuntive all'impresa ferroviaria o ad altri interessati;
3. ART, entro 30 giorni da ciascuna comunicazione ricevuta dalle imprese, delibera l'avvio di un processo di valutazione o l'archiviazione del caso.

Tale processo è in linea con il regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 della Commissione Europea, applicabile ai servizi ferroviari passeggeri internazionali, e darebbe pari doveri a tutte le imprese ferroviarie. Un ulteriore aspetto importante è che sarebbero garantiti termini temporali certi per la progettazione e pianificazione dei servizi, evitando che i processi di valutazione siano richiesti da terzi tardivamente, mentre l'operatore ha già avviato investimenti significativi per l'attivazione. L'attuale normativa che prevede l'attivazione della procedura su richiesta delle quattro tipologie di enti può essere mantenuta come secondaria, a valle del processo di auto richiesta da parte delle imprese ferroviarie.

Segnaliamo inoltre il mancato recepimento dei parametri dell'equità e della proporzionalità nella determinazione dei prelievi alle imprese ferroviarie in caso di compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico (parametri previsti dall'art. 12, par. 3, direttiva 2012/34/UE ma non riprodotti nell'art. 12, comma 11, dello Schema), parametri che suggeriamo di introdurre nello Schema, a tutela delle imprese ferroviarie.

In aggiunta, segnaliamo un'incongruenza nella documentazione riguardante lo Schema sottoposta alla Vostra analisi. Nel quadro sinottico contenente il raffronto tra i contenuti della direttiva 2012/34/UE, quelli dello Schema e le (eventuali) spiegazioni è prevista la possibilità, nelle ipotesi di cui al comma 6 (erroneamente conteggiato come comma 5 a causa della ripetizione del numero 4 nei due commi antecedenti) e al comma 12 dell'art. 13, che la gestione dei servizi di competenza degli operatori di impianto (ossia di quei servizi, quali l'accesso alle stazioni passeggeri, agli scali merci, agli scali di smistamento e alle aree di scomposizione dei treni, previsti dal comma 2 del medesimo art. 13 e di fondamentale importanza per l'attività di qualsiasi impresa ferroviaria), qualora tale figura coincida con il gestore dell'infrastruttura (ipotesi molto diffusa in Italia), possa essere affidata, con procedure trasparenti, a *"soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie e delle misure adottate dall'organismo di regolazione"*.

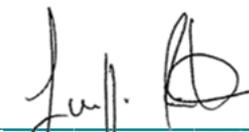
Nonostante la menzione del quadro sinottico, tali commi non sono presenti nel testo dello Schema. Vista l'importanza dell'accesso alle *facility* ferroviarie, soprattutto per i nuovi entranti, suggeriamo il loro ripristino, poiché, come è stato rilevato anche da altre imprese ferroviarie, la difficoltà di accesso alle *facility* ferroviarie risulta essere uno dei principali fattori restrittivi della concorrenza.

Da ultimo, ma solo per seguire l'ordine espositivo dello Schema, vogliamo sottolineare la nostra totale condivisione dei temi esposti dal Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Andrea Camanzi, nel corso della sua audizione di fronte a codesta Commissione il 21 maggio 2015. In particolare, facciamo riferimento alle misure dello Schema capaci di limitare il potere di regolazione dell'Autorità (quali gli artt. 14, comma 1, e 17, comma 1) o addirittura minare la propria indipendenza (art. 37, comma 1) e all'esiguità del regime sanzionatorio previsto nel settore ferroviario (art. 37, comma 14).

Anche se può sembrare scontato, l'ottimo lavoro svolto fino ad ora da ART in ambito ferroviario deve poter proseguire con forza e indipendenza, oltre alle questioni prioritarie già da loro affrontate.

Alleghiamo infine alla presente relazione le nostre proposte di modifica allo Schema, ispirate dalle considerazioni svolte in precedenza.

Ringrazio, a nome del Consiglio di Amministrazione di Arriva Italia Rail, il Presidente e gli onorevoli Senatori per l'attenzione che ci hanno voluto dedicare.



Ing. Giuseppe Proto
Amministratore Delegato
Arriva Italia Rail S.r.l.

Proposte di modifica di Arriva Italia Rail allo Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)

Nota:

- ~~barrate~~ → eliminazioni proposte
- **grassetto** → aggiunte proposte

Art. 3 (Definizioni)Comma 1, lett. p):

~~licenza nazionale passeggeri: autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata nelle more della liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in ambito UE, sulla base dei medesimi requisiti previsti per il rilascio della licenza di cui alla lettera o) e nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, ad un'impresa avente sede legale in Italia, con cui viene autorizzato lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale; per le imprese ferroviarie controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, si applicano i medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio, la cui sussistenza nei paesi in cui hanno sede le imprese controllanti è tenuta ad attestare il richiedente"~~

licenza nazionale passeggeri: "autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nelle more della liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in ambito UE, destinata ad essere convertita nella licenza di cui alla lettera o) secondo le tempistiche e le modalità di cui all'art. 7, comma 8".

Art. 6 (Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria)Comma 2:

Le imprese che intendono effettuare servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale **e i servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica** devono possedere, oltre a quanto riportato al comma 1, lettere b) e c), ~~la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3 comma 1, lettera p)~~ **il titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lett. q).**

Comma 3:

~~Per il solo svolgimento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, in alternativa a quanto disposto al comma 2, le imprese devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1 lettera q).~~

Art. 7 (Licenza)Comma 5:

Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. ~~Per la licenza nazionale passeggeri si deroga alla comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.~~

Comma 8

Le licenze nazionali passeggeri di cui all'art. 3, comma 1, lett. p), rilasciate alla data di entrata in vigore del presente decreto sono convertite, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 6 mesi dalla medesima data, in licenze di cui all'art. 3, comma 1, lett. o), a ciascuna

delle quali è abbinato, previo rilascio con separato provvedimento del suddetto Ministero, il titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lett. q). In caso di istruttoria per il rilascio di licenza nazionale passeggeri pendente alla data di entrata in vigore del presente decreto, al suo esito sarà rilasciata la licenza di cui all'art. 3, comma 1, lett. o) unitamente al titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lett. q).

Art. 9 (Validità della licenza)

Comma 4:

Entro al massimo sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 14, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede, alle imprese ferroviarie a cui ha rilasciato la licenza, le informazioni necessarie ai fini della verifica della compatibilità della copertura assicurativa in loro possesso. In assenza di tale copertura assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'organismo di regolazione, accerta la compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato in possesso delle imprese stesse con quanto stabilito nel decreto di cui all'articolo 8, comma 14. Le imprese sono tenute a rispondere entro trenta giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, con le modalità previste nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE. ~~Per le imprese ferroviarie dotate di licenza nazionale passeggeri si derogava a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.~~

Comma 9:

~~Non possono essere richieste proroghe per l'inizio di attività superiori a due anni o proroghe successive, la cui somma temporale superi il periodo di due anni. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, inoltre, sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Tale prolungata inattività od assenza di attivazione del predetto procedimento di certificazione costituisce mancanza dei requisiti di competenza professionale di cui all'articolo 8, comma 9.~~

Art. 12 (Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria)

Comma 2:

Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto internazionale di passeggeri, nonché del trasporto nazionale passeggeri alle condizioni di cui all'articolo 6, commi 2 e 3. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2.

Comma 4:

L'organismo di regolazione stabilisce, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, come individuate dall'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n.869/2014 della Commissione europea dell'11 agosto 2014, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi, sulla base di quanto disposto dagli articoli da 6 a 9 del citato regolamento n.869/2014. La decisione dell'organismo di regolazione è debitamente giustificata e pubblicata tempestivamente sul suo sito web, nel rispetto della riservatezza da applicare alle informazioni sensibili dal punto di vista commerciale. Nei casi in cui venga accertato dall'organismo di regolazione che la finalità principale del servizio non è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e fatta comunque salva la possibilità di limitazione di cui al comma 5, l'impresa ferroviaria deve possedere la ~~licenza nazionale passeggeri~~ **il titolo autorizzatorio** per esercire il servizio.

Comma 6

~~L'organismo di regolazione stabilisce, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario risulta~~

~~compromesso sulla base di quanto disposto dagli articoli da 11 a 17 del regolamento di esecuzione (UE) n.869/2014.~~

Le imprese ferroviarie che intendono avviare servizi passeggeri sono tenute a inviarne notifica all'organismo di regolazione di cui all'art. 37, il quale, entro trenta giorni dal ricevimento della notifica, avvia la valutazione di compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario sulla base di quanto disposto dagli articoli da 11 a 17 del regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014. Tali valutazioni possono durare un massimo di sei settimane a seguito del ricevimento di tutte le informazioni necessarie. L'organismo di regolazione può derogare l'attivazione del processo nei casi in cui la compromissione è palesemente assente, dandone adeguata motivazione.

In alternativa, tale processo di valutazione può essere attivato previa richiesta:

- a) delle autorità competenti che hanno concluso un contratto di servizio pubblico che copre una stazione di partenza e una di destinazione del nuovo servizio proposto;
- b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo;
- c) del gestore dell'infrastruttura nell'area geografica coperta dal nuovo servizio proposto di trasporto internazionale di passeggeri;
- d) di qualsiasi impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico aggiudicato dall'autorità di cui alla lettera a).

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo di regolazione competente le informazioni necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolazione valuta le informazioni ricevute dalle parti sopra citate e se del caso richiede eventuali ulteriori informazioni pertinenti da tutte le parti interessate e avvia con esse consultazioni entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole prestabilito, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

Si prescinde dalla valutazione qualora il modello di esercizio sia tale che le fermate intermedie siano a distanza superiore ai 100 Km e i livelli medi tariffari applicati risultino di almeno il 20% superiori a quelli dei servizi a committenza pubblica.

Comma 7:

L'organismo di regolazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui ~~i soggetti di cui al comma 4~~ **le imprese ferroviarie interessate dalla decisione dell'organismo di regolazione, le imprese ferroviarie che adempiono ai contratti di servizio pubblico e le autorità pubbliche che hanno aggiudicato i contratti di servizio pubblico** possono chiedere il riesame della decisione derivante dall'esame dell'equilibrio economico alle condizioni definite dall'organismo di regolamentazione fra cui:

- a) ~~se il nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri risulta profondamente modificato rispetto ai dati analizzati dall'organismo di regolazione;~~
- b) se esiste una differenza sostanziale fra l'impatto reale e quello stimato sui servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico;
- c) se il contratto di servizio pubblico è scaduto prima del termine iniziale.

Comma 11:

I proventi ottenuti da tali diritti devono essere utilizzati per compensare i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico al fine di ristabilirne l'equilibrio economico e non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. **I canoni riscossi sono conformi al diritto dell'Unione, in particolare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei canoni.** La totalità dei diritti imposti ai sensi del presente comma non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto di passeggeri al quale si applicano.

Art. 13 (Condizioni di accesso ai servizi)**Comma 5-bis**

Ove l'operatore dell'impianto di servizio coincida con il gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro il termine indicato nel prospetto informativo della rete, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie e delle misure adottate dall'organismo di regolazione ai sensi dell'art. 37, comma 3.

Comma 11-bis

Ove l'operatore dell'impianto di servizio coincida con il gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo fornisca alcuni dei servizi di cui al comma 10 ma non intenda prestarli direttamente, provvede, entro il termine indicato nel prospetto informativo della rete, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie e delle misure adottate dall'organismo di regolazione ai sensi dell'art. 37, comma 3.